

Procedure for determining the state of charge of accumulators by integration of the current amounts flowing during charge and discharge

Publication number: DE10153916

Publication date: 2003-05-15

Inventor: ULLRICH MATTHIAS (DE); FOLGE HANS-WALTER (DE); SCHMITZ CLAUS (DE)

Applicant: NBT GMBH (DE)

Classification:

- **International:** **G01R31/36; G01R31/36;** (IPC1-7): G01R31/36; H01M10/44; H02J7/00

- **European:** G01R31/36M1J

Application number: DE20011053916 20011102

Priority number(s): DE20011053916 20011102

Also published as:



EP1308738 (A2)



US6777914 (B2)



US2003085688 (A1)



EP1308738 (A3)



EP1308738 (B1)

Report a data error here

Abstract not available for DE10153916

Abstract of corresponding document: **EP1308738**

The method involves finding two states of charge values by measuring continuous integration of battery current and a no load voltage. The measured no load voltage is compared with the empirical no load voltage characteristics. The highest value of the reliability of the two states is assessed based on the charge through put and amount of charge flown, to select the battery charge state.

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



⑮ **BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 101 53 916 A 1**

⑤ Int. Cl.⁷:
G 01 R 31/36
H 02 J 7/00
H 01 M 10/44

⑳ Aktenzeichen: 101 53 916.9
㉔ Anmeldetag: 2. 11. 2001
㉕ Offenlegungstag: 15. 5. 2003

DE 101 53 916 A 1

㉑ Anmelder:
NBT GmbH, 30419 Hannover, DE

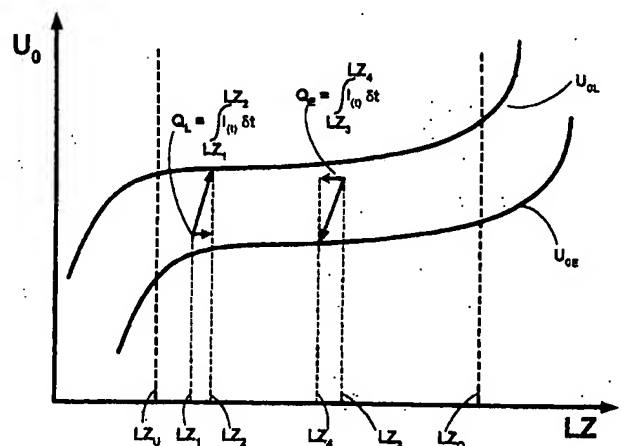
㉒ Vertreter:
GRAMM, LINS & PARTNER, 38122 Braunschweig

㉓ Erfinder:
Ullrich, Matthias, Dr., 38518 Gifhorn, DE; Folge,
Hans-Walter, 31228 Peine, DE; Schmitz, Claus, Dr.,
59348 Lüdinghausen, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑤④ Verfahren zur Bestimmung des Ladezustandes von Akkumulatoren durch Integration der bei Ladung und Entladung fließenden Strommengen

⑤⑦ Bei einem Verfahren zur Bestimmung des Ladezustands von Akkumulatoren durch Integration der bei Ladung und Entladung fließenden Strommengen wird ein erster Ladezustandswert LZ_A durch ständige Integration des Akkumulatorenstroms ermittelt. Ein zweiter Ladezustandswert LZ_B wird durch Messung der Ruhespannung U_0 nach Aufnahme oder Entnahme einer definierten Ladungsmenge Q , die ausreichend ist, um den Bereich des Mischpotentials der Elektroden zu verlassen und zu einer Ruhespannung des Akkumulators zu gelangen und durch den Vergleich dieser gemessenen Ruhespannung U_0 mit empirisch bestimmten Ruhespannungs-Kennlinien des Akkumulators ermittelt. Aus den so gewonnenen LZ -Werten wird derjenige ausgewählt, der unter den vorangegangenen Betriebsbedingungen zuverlässiger ist, wobei bei der Bewertung von LZ_A insbesondere der Ladungsdurchsatz bei Bewertung von LZ_B insbesondere die geflossene Ladungsmenge Q berücksichtigt werden. Die Ladungsmenge Q sollte mindestens 1 bis 40%, vorzugsweise 5 bis 15%, der Nennkapazität des Akkumulators betragen.



DE 101 53 916 A 1

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Bestimmung des Ladezustandes von Akkumulatoren durch Integration der bei Ladung und Entladung fließenden Strommen-

gen.
[0002] Für zahlreiche Anwendungen von Akkumulatoren ist es erforderlich, den aktuellen Ladezustand zu ermitteln. Dazu stehen primär die Messgrößen Akkumulatorenstrom, Akkumulatorenspannung und Temperatur zur Verfügung. Bekannte Verfahren zur Bestimmung des Ladezustands verwenden insbesondere die Integration des durch den Akkumulator fließenden Stromes.

[0003] Aus der DE-PS 22 42 510 ist es beispielsweise bekannt, bei einem Verfahren zur Messung des Ladezustands den Ladestrom mit einem von der Temperatur und vom Ladezustand der Batterie selbst abhängigen Faktor zu bewerten. In anderen Fällen wird der Vergleich zwischen Batteriespannung und einer bekannten Ruhespannungskennlinie, die einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Ladezustand und Ruhespannung beschreibt, verwendet. So ist der DE-OS 40 07 883 ein Verfahren zu entnehmen, bei dem die Startfähigkeit eines Akkumulators durch Messung von Akkumulatorenspannung und Batterietemperatur und Vergleich mit einer für den zu prüfenden Batterietyp geltenden Ladezustandskurvenschar ermittelt wird.

[0004] Diese bekannten Verfahren haben wesentliche Nachteile. Bei der Ladungsbilanzierung führen Ungenauigkeiten in der Strommessung zu einem sich mit der Zeit akkumulierenden Fehler, der schnell zu einer wesentlichen Verfälschung der Ergebnisse führen kann. Darüber hinaus kann die stets vorhandene Selbstentladung des Akkumulators bei solchen Stromintegrationen nicht berücksichtigt werden. Die mit Kennlinien arbeitenden Verfahren haben Nachteile insbesondere bei sehr flachen U/Ladezustand-Kennlinien, da dann eine sehr genaue Spannungsmessung erforderlich und generell zusätzlich andere Faktoren wie die Höhe des Akkumulatorenstromes und die Temperatur berücksichtigt werden müssen. Bei Systemen mit nicht eindeutiger U/Ladezustand-Kennlinie ist eine Bestimmung des Ladezustands aus der Kennlinie allein nicht möglich. Dies gilt zum Beispiel für das System Nickel-Metallhydrid.

[0005] Die Nachteile dieser bekannten Methoden zur Bestimmung des Ladezustands treten umso deutlicher hervor, je dynamischer die Leistungsanforderung und je kleiner die Kapazität des Akkumulators ist. Dies ist aber insbesondere bei Batterieanwendungen wie zum Beispiels der Bordnetz-

batterie oder der Hybridbatterie in Kraftfahrzeugen der Fall.
[0006] Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zur Ermittlung des Ladezustands eines Akkumulators, insbesondere eines Nickel-Metallhydrid-Akkumulators anzugeben, welches eine ausreichende Genauigkeit besitzt und eine zuverlässige Vorhersage des Ladezustands auch bei dynamischen Anwendungen ermöglicht.

[0007] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß bei einem eingangs genannten Verfahren zur Ermittlung des Ladezustands durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. In den Unteransprüchen sind vorteilhafte Ausgestaltungen des Verfahrens angegeben.

[0008] Im Folgenden ist das erfindungsgemäße Verfahren anhand einer Figur näher erläutert.

[0009] Die Figur zeigt den Verlauf der Ruhespannung eines Nickel-Metallhydrid-Akkumulators in Abhängigkeit vom Ladezustand.

[0010] Die Spannung U_{0L} ist daher die im stromlosen Zustand des Akkumulators gemessene Spannung, die sich nach Beendigung eines Ladungsvorgangs einstellt. Die Spannung U_{0E} ist die bei stromlosem Akkumulator gemessene Span-

nung, die sich nach Beendigung eines Entladevorganges einstellt.

[0011] Unter stromlos ist dabei und im Folgenden zu verstehen, dass der Strom sich im Bereich zwischen 0 und I_{10} befindet, wobei I_{10} dem Strom entspricht, der ausreichend ist, um einen Akkumulator in 10 Stunden auf seine Nennkapazität aufzuladen. Im Bereich zwischen diesen beiden Kennlinien besitzen die Elektroden ein sogenanntes Mischpotential, welches dadurch gekennzeichnet ist, dass es sich nicht um ein Gleichgewichtspotential, sondern um ein Ruhepotential handelt, mit unbestimmten Austauschstromdichten der Einzelreaktionen.

[0012] Erfindungsgemäß werden während des Betriebs der Batterie dauernd mehrere Ladezustandswerte LZ berechnet. Dabei wird ein erster Ladezustand LZ_A , der auch als buchhalterischer Ladezustand bezeichnet werden kann, aus der zeitlichen Integration des durch den Akkumulator fließenden Stromes ermittelt. Der durch diese Stromintegration ermittelte Wert kann durch Korrekturen verbessert werden. Beispielsweise kann der gemessene Akkumulatorenstrom mit einem Faktor η gewichtet werden, der einen Ladewirkungsgrad beschreibt, der selbst wieder abhängig ist vom Ladezustand, der Temperatur und dem Strom. Als weitere Korrektur wird die Selbstentladung des Akkumulators, die abhängig ist von Ladezustand und Temperatur, permanent vom durch Integration ermittelten Ladezustand abgezogen.

[0013] Daneben wird erfindungsgemäß ein weiterer Ladezustand LZ_B ermittelt, der aus einer Korrelation der lastfreien Spannungskennlinien ermittelt wird. Gemäß der Erfindung wird zur Ermittlung des zweiten Ladezustandswertes die Ruhespannung, die sich entweder nach Ladung einer definierten Ladungsmenge Q oder nach Entladung einer definierten Ladungsmenge Q aus dem Akkumulator einstellt, herangezogen. Diese Ladungsmenge Q muss stets ausreichend sein, um den Bereich des Mischpotentials der Elektroden zu verlassen und zu einer tatsächlichen Ruhespannung des Akkumulators zu gelangen. In der Figur sind beispielsweise eine Ladungsmenge Q_L (L_{Z1} , L_{Z2}) und eine Entladungsmenge Q_E (L_{Z3} , L_{Z4}) schematisch dargestellt. Wie bereits oben genannt, kann diese Ruhespannung auch bei noch innerhalb bestimmter Grenzen (I_{10}) vorhandenen Strömen gemessen werden. Diese so gemessene Ruhespannung kann dann durch Korrektur des gemessenen Spannungsabfalls um den Innenwiderstand der Batterie korrigiert werden, wobei der Innenwiderstand selbst abhängig ist vom Ladezustand und der Temperatur. Die so korrigierte Ruhespannung wird dann erfindungsgemäß mit empirisch ermittelten Ruhespannungskennlinien des Akkumulators verglichen und daraus wird der Ladezustand LZ_B ermittelt. Aus den so gewonnenen Werten des Ladezustands wird derjenige ausgewählt, der unter den vorangegangenen Betriebsbedingungen zuverlässiger ist. Dabei wird bei der Bewertung von LZ_A insbesondere der Ladungsdurchsatz bei der Bewertung von LZ_B , insbesondere die bei der Messung geflossene Ladungsmenge Q berücksichtigt.

[0014] Erfindungsgemäß ist es nicht notwendig, dass die Ladungsmenge Q sich aus einem ständig fließenden Ladestrom ergibt. Es ist auch möglich, dass dieser Ladestrom zum Beispiel durch kurze Entladeintervalle unterbrochen wird.

[0015] Es leiten sich daher zwei Möglichkeiten der Bestimmung der Ladungsmenge Q ab. In einem ersten Verfahren wird die Ladungsmenge Q durch zeitliche Integration des Lade- oder Entladestroms des Akkumulators bestimmt. Der Wert von Q sollte in diesem Verfahren erfindungsgemäß innerhalb eines Bereiches von 1 bis 40% der Nennkapazität der Batterie liegen, insbesondere sollte der Wert Q zwischen

5 und 10% der Nennkapazität der Batterie betragen. Wird bei Aufintegration von Q Ladung oder Entladung unterbrochen und die Batterie entladen oder geladen, so wird der Wert auf 0 zurückgesetzt und bei weiterer Ladung bzw. Entladung vom zurückgesetzten Wert aus erneut aufintegriert. [0016] In einem zweiten Verfahren kann die Ladungsmenge Q bestimmt werden, ohne dass ständig ein in Lade- oder Entladerichtung fließender Strom vorhanden sein müsste, sondern der jeweilige Strom kann durch kurze Lade- oder Entladephasen unterbrochen werden. In diesem Fall wird eine zeitliche Integration des Akkumulatorstromes vorgenommen, wobei in die integrative Bestimmung von Q sowohl Lade- wie auch Entladevorgänge eingehen. In diesem Verfahren soll die Ladungsmenge Q zwischen 1 und 40%, vorzugsweise zwischen 5 bis 15%, der Nennkapazität des Akkumulators betragen.

[0017] Die Zuverlässigkeit der LZ_B -Werte, die aus den gemessenen U_0 -Werten über die U_0 /Ladezustandskennlinien ermittelt werden, hängt von verschiedenen Kriterien, insbesondere von Entlade- oder Lademenge, ab. Auch der durch Stromintegration ermittelte buchhalterische Ladezustand LZ_A ist mit einem Fehler versehen, welcher insbesondere mit der Zeit größer wird.

[0018] In einem Akkumulator, der mehr als ca. 20 Zellen besitzt, werden verschiedene Teilspannungen des gesamten Batterieverbandes gemessen. Aus der geringsten bzw. höchsten Teilspannung einer Akkumulatorenbatterie ergeben sich LZ_{Amin} und LZ_{Amax} sowie LZ_{Bmin} und LZ_{Bmax} -Werte. Diese verschiedenen Ladezustandswerte werden einzeln mit Zuverlässigkeitsfaktoren versehen. Die Zuverlässigkeitswerte werden für die verschiedenen Ladezustandswerte nach unterschiedlichen Verfahren ermittelt und normiert. Der Zuverlässigkeitswert für die buchhalterische, durch Stromintegration erfolgte Ladezustandsbestimmung hängt sehr stark von der Zeit seit einer letzten Kalibrierung ab, da alle Fehler bei der Bestimmung des Stromes und der Korrekturfaktoren zeitlich aufintegriert werden. Weitere Faktoren, die in die Zuverlässigkeit dieser Ladezustandsbestimmungsmethode einfließen, sind die durchgesetzte Ladungsmenge seit einer Re-Kalibrierung und der maximale Lade- bzw. Entladestrom und insbesondere die Batterietemperatur.

[0019] Die Zuverlässigkeit der aus der Messung der Ruhespannung bestimmten Ladezustandswerte wird anhand von Randbedingungen bestimmt. Dabei wird insbesondere darauf Rücksicht genommen, dass der Zusammenhang zwischen Ruhespannung und Ladezustand in bestimmten Bereichen zuverlässiger ist. Insbesondere soll der Ladezustand daher oberhalb von Werten zwischen 10 und 30% (LZ_0) und unterhalb von Werten zwischen 70 und 90% (LZ_U) liegen. Darüber hinaus sollen sich die Werte der Ladezustände, die aus Teilspannungen der Batterie ermittelt wurden, nur um bestimmte Größen unterscheiden, beispielsweise sollten die Unterschiede bei maximal ca. 5% liegen. Weiterhin wird der Absolutwert des durch die Batterie fließenden Stromes berücksichtigt, der innerhalb eines Zeitraums t fließt. Der Zeitraum t sollte kleiner sein als 20 Minuten, vorzugsweise liegt t zwischen 10 Sekunden und 3 Minuten. Der Stromgrenzwert I_1 soll kleiner sein als $C/10$ (I_{10}), vorzugsweise liegt I_1 zwischen $C/100$ und $C/20$.

[0020] Entsprechend den Abweichungen der Ist-Werte von den zuvor genannten Soll-Werten werden die ermittelten LZ_A - und LZ_B -Werte mit einer bestimmten Zuverlässigkeit bewertet. Die Zuverlässigkeit ist umso höher, je geringer die Abweichungen von den Grenzwerten sind. Der Ladezustand der Batterie wird dann aus den einzelnen LZ_A - und LZ_B -Werten ermittelt, wobei der Ladezustand mit der höchsten Zuverlässigkeit verwendet wird. Eine Korrektur des Ladezustands erfolgt zu festgelegten Zeiten, wenn bei-

spielsweise zeitliche oder kapazitive Grenzwerte erreicht werden. Eine korrektive Anpassung des Ladezustands erfolgt erfindungsgemäß nur schrittweise. Wenn beispielsweise der alte und neue Ladezustand um weniger als 0 bis 10% abweichen, wird der alte Wert unverändert beibehalten, um Fehlerrückmeldungen zu vermeiden. Ist der neue Ladezustand um mehr als 10% höher als der alte Ladezustand, so wird eine Korrektur um ca. 5 bis 20%, je nach Höhe der Differenz, vorgenommen, wobei allerdings eine erneute Korrektur erst nach Ablauf eines vorgegebenen Zeitraums erfolgen kann, der mindestens ca. 1 Minute, vorzugsweise 1 Minute bis 30 Minuten, beträgt. Ebenso wird verfahren, wenn der neue Ladezustand geringer ist als der vorhergehende Ladezustand.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Bestimmung des Ladezustands von Akkumulatoren durch Integration der bei Ladung und Entladung fließenden Strommengen, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein erster Ladezustandswert LZ_A durch ständige Integration des Akkumulatorstroms ermittelt wird, und dass ein zweiter Ladezustandswert LZ_B durch Messung der Ruhespannung U_0 nach Aufnahme oder Entnahme einer definierten Ladungsmenge Q, die ausreichend ist, um den Bereich des Mischpotentials der Elektroden zu verlassen und zu einer Ruhespannung des Akkumulators zu gelangen und durch Vergleich dieser gemessenen Ruhespannung U_0 mit empirisch bestimmten Ruhespannungs-Kennlinien des Akkumulators ermittelt wird, dass aus den so gewonnenen LZ-Werten derjenige ausgewählt wird, der unter den vorangegangenen Betriebsbedingungen zuverlässiger ist, wobei bei der Bewertung von LZ_A insbesondere der Ladungsdurchsatz bei Bewertung von LZ_B insbesondere die geflossene Ladungsmenge Q berücksichtigt werden, und die Ladungsmenge Q mindestens 1 bis 40%, vorzugsweise 5 bis 15%, der Nennkapazität des Akkumulators beträgt.

2. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass bei der Bewertung von LZ_A neben dem Ladungsdurchsatz die Zeit nach der letzten Kalibrierung berücksichtigt wird.

3. Verfahren nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass bei der Bewertung von LZ_B die Höhe des bei der U_0 -Ermittlung noch fließenden Stromes berücksichtigt wird, wobei ein größerer Reststrom zur Annahme einer geringeren Zuverlässigkeit führt.

4. Verfahren nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass bei der Bewertung von LZ_B der Ladezustand des Akkumulators berücksichtigt wird, wobei Ladezustände zwischen 70 bis 90% und zwischen 30 und 40% eine höhere Zuverlässigkeit ergeben als übrige Ladezustände.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

